RAJYA SABHA

Thursday, the 2nd May, 2002/12 Vaisakha, 1924 (Saka)

The House met at eleven of the clock,
MR. CHAIRMAN in the Chair.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Commissioning of Bodh Chakki-Dhar Road

*521. SHRI BALWANT SINGH RAMOOWALIA: Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS be pleased to state:

(a) whether Government's attention has been drawn to the news-item published in the Tribune, dated the 12th April, 2002 captioned "7—km. long 'strategic road' Bodh Chakki-Dhar", which was constructed by Central Government in 1993, has not yet been thrown open to public;

(b) whether it is a fact that the funds allocated by Centre for this purpose have been diverted by the State Government for some other purpose;

(c) whether this inordinate delay has also stopped linkage of Mukerian-Bodh and Dhar-Udhampur roads, apart from providing an alternative approach to Jammu and Kashmir; and

(d) if so, by when the road would become operational?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (MAJOR GENERAL (RETD.) B.C. KHANDURI): (a) to (d) A statement is laid on the table of the House.

Statement

(a) Yes, Sir.

(b) to (d) The length of Bodh Chakki-Dhar Road is 19.963 Km. Of this road 5.813 Km. is in Punjab and 14.150 Km. is in Himachal

Pradesh. The road and bridge works in Himachal Pradesh were completed by March, 2000. In Punjab road works have been executed but two bridge works are yet to be completed. An amount of Rs. 112.50 lakhs was released to State Government for Strategic Road works in Punjab including that for construction of the two bridges. However, no allocation of fund was made by the State Government against this release. The State Government has now agreed to allocate the amount required for completing the two bridges. These bridges are now targeted for completion by March 2003. The road will provide linkage to Mukerian-Bodh and Dhar-Udhampur roads.

SHRI BALWANT SINGH RAMOOWALIA: Sir, I have carefully gone through the reply that has been given by the hon. Minister, But, very reluctantly, I have to say that the reply of the hon. Minister is not very satisfactory. I have put this question to draw your kind attention, the attention of the House and of the Government to a very specific point. By raising this question, what I want to say is that the road that has been constructed, links Jammu & Kashmir and Himachal Pradesh through Punjab, is a strategic road. It is a strategic road. Then, I would like to draw the attention of the Government towards a hard fact that the money that was allocated for this purpose was diverted by the Punjab Government for some other purpose. The money that was allocated for the construction of two bridges on the Charata and Mangni rivulets has been diverted for some other purposes. That money was diverted. So, I wanted a specific reply from the hon. Minister. But instead of replying to that point, the hon. Minister has simply said that an amount of Rs. 112.50 lakhs was released to the State Government for Strategic Road works in Punjab, including for the construction of the two bridges. However, no allocation of fund was made by the State Government against this release. I have came across this news-item published in the *Tribune,* dated the 12th April from Nurpur. The sources reveal that the Ministry of Surface Transport had allocated fund for this purpose, but the money was diverted for

some other purpose by the then Punjab Government. The Minister may kindly dwell upon this point as to whether the money was diverted or not.

MAJOR GENERAL (RETD.) B.C. KHANDURI: Sir, the procedure for release and utilisation of fund for strategic road, as also for other roads, has been that the Central Government allocates funds, in bulk, based on the demand of the State Governments and availability of funds to the State Governments. Sir, money goes centrally to the State Government's Treasury. Thereafter, a thing called 'LoC', *i.e.*, 'Letter of Credit' is given by the State Government to the respective Department, in this case, the PWD Department, and then, the concerned Department, *i.e.*, the PWD, can start the work. This is the procedure which has been going on for all these years both with respect to the construction of strategic roads or the National Highways. But the common practice, not only in the case of Punjab, but in the case of many other States is that when money goes to a State, what happens is that because of the shortage of funds with the State Governments, the LoC somehow could not be tied up and given to the respective Department, as a result of which there is a considerable amount of delay, and, also, in some cases, there is surrendering of money as well. Last year we reviewed the whole thing and in consultation with the States we impressed that that was neither good for them, nor for the work. Therefore, we started the system of direct payment. Through this procedure we give money directly for that work and based on certain procedures we stress that that money will go only for that work and that that money cannot be diverted. Prior to this, when this money was given, the procedure, which we are now following after revision of the procedures, was being followed only in the case of the National Highways. Unfortunately, for strategic roads this procedure had not been applied. Earlier, though the money was given to the State Governments, yet the State Governments did not make allocation of funds against those releases.

While replying to the question, I have stated that part of the 19 kilometres road is in Himachal Pradesh and part in Punjab. In Punjab, the track is only of 14.5 kilometres. In this, there were six

works. Four works have been completed. In the case of the remaining two, there are two small bridges called culverts having a span of 10 metres and 18 metres each. The amount of Rs. 112.50 lakhs was given for these. Since the LoC was not given, the PWD did not get the money for these two culverts. I have accepted this fact in my reply to the query raised by the hon. Member. I am not trying to digress the issue. I have said that the State Government did not do so. I have explained the lacuna.

As regards this specific case, we have been monitoring this and the State Government has now agreed to give LoC for these two works and has promised that this work will be completed by March, 2003.

SHRI BALWANT SINGH RAMOOWALIA: Sir, there is a saying that all roads lead to Rome. But, here I think all roads lead to delay. What I want to further focus on this question is the following. See the sad story. The link is about 20 kilometres long. Funds were allocated and the plan was initiated in 1993. It is now 2002, today. Ten years have elapsed and 20 kilometre stretch of road could not be completed. This is the story.

The newspaper, *The National Herald,* has written that the total cost imposed on the economy by bad roads exceeds Rs. 20,000 crores per year. As a result of bad roads, more fuel is burnt and there is delay in transport movement with long queues, there are traffic snarls. All this is because of bad roads. Anyhow, I am not stressing on that point again and again, but the diversion part of my question has not yet been fully answered. Sir, my point is, on the one hand this Government claims that through the Pradhan Mantri Sarak Yojana allocating Rs. 58,200 crores. It will be connecting one lakh forty thousand habitations with roads. But, Sir, if this is the state of affairs, as has been explained by me through the example I have given, where a strategic 19 kilometre road and projects could not be completed within a span of ten years, how will this Government be able to connect 1,40,000 habitations with roads? Therefore, Sir, I would like to know what steps the Hon. Minister and his Ministry are taking to expedite the construction of roads and bridges on time, making use of the funds allotted for the purpose.

MR. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI: Sir, I am thankful to the hon. Member for bringing out this point. Of course, delays are taking place. They are taking place for various reasons, including the one I have just now stated, which is caused by the procedures that have been laid down. The hon. Member has asked what steps we are taking to expedite the works. I gave him one example of direct payments. Even today, I would like to inform the House that in spite of our interaction with the States, some of the States are not willing to accept the direct payment. Some of the States are not, even today, willing to accept this direct payment. They say that they will continue with the process of LoC. That means, "You give us the total money and then we will decide when to put it on work." This procedure has to be mutually accepted and agreed. We have also taken the advice of the CAG. We said that we should be allowed to apply direct payment without even the agreement of the States. But they said, "You must ask the States." Therefore, we are trying. It has to be agreed mutually. Some of the States have done it. Some of the States have surrendered the money to a large extent last year. We have now advised them. They have agreed to direct payment. Now their utilisation has come to almost 90 per cent. Therefore, we are also concerned that the money for the road sector going from here must go directly. We have taken a lot of steps in this regard. Before I state what steps we have taken, I would like to say this. You have mentioned that this work was sanctioned in 1993. As I said, the entire kilometre in the Himachal portion has been completed. For these two culverts, the money started getting allotted in 1998. There is a delay there. I am not justifying the delay. But the delay is from 1998 and not from 1993.

Now, I come to the steps we have taken. You have mentioned rural roads. I would like to clarify that the roads in this country are of two categories; one, roads which are being looked after by the Centre, that is, the National Highways, and the other, all other roads. We have 33 lakh kilometres of roads in this country as per the record. Out of these, the National Highways, directly looked after by the Centre, are of 58112 kilometres. We have taken steps, as I said, to ensure that the money going from here is utilised. This

Government under the premiership of Atalji, has also started the Central Road Fund. We are now giving Rs. 1000 crores per year for State roads, that is State Highways, major district roads and other district roads. In addition, we are giving Rs. 2500 crores per year for rural roads, the connecting of which you have just mentioned. That portion is under the Rural Development Ministry. So, if you want the details, you can ask him. We are allotting this money and provisions have been made to expedite. We have ensured that the Rs. 1000 crores that we are giving from my Ministry go directly. The procedure that is being followed is that we allocate the amount of money a State is entitled to in a particular year, we release one-third of the amount first based on a specific request from the State as to on which road this money is required. We clear that road, clear that amount and release one-third of the money. After that, we ask the State AG to give us a utilisation certificate. Once we get the utilisation certificate, we release the second one-third of the money. Then we release the third one-third. This process goes on. Therefore, we have got control over the money to the extent it is possible. Our experience in the last year and a half, after this system was introduced, has been that the States have also become aware and the money is now going directly to the roads and there is progress on the ground. I am quite sure you will see the progress.

You have also asked how we are going about the big project that is going on, the National Highways Development Project. Under the direction of the Prime Minister, we are now taking up out of the 58,112 kilometre, about 13,000 kilometres to widen from 4 to 6 lanes. In that, money is going directly. There is no delay, there is no shortage of funds. As I said earlier in the House, in respect of the golden Quadrilateral, which is around 6000 kilometres, 5846 kilometres, the target given to my Ministry was December, 2004. We have attempted, we have set a target for ourselves, to complete it by December, 2003, and the progress has been substantial. Therefore, delays in regard to things which are under the control of the Central Government, we are taking care of. As for delays in the State Governments, we are in consultation with them trying to see that the money gets utilised properly and promptly.

प्रो॰ रामगोपाल यादव: सभापति महोदय, जब किसी मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित कर दिया जाता है तो देखने में आया है कि उस पर वर्षों तक काम शुरू नहीं होता है, नेशनल हाईवे का काम शुरू नही होता है और राज्य सरकार उस पर काम करना बंद कर देती है। इसका परिणाम यह होता है कि उन सड़कों पर चलना, निकलना दूभर हो जाता है। माननीय मंत्री जी ने हमारे यहां एक राजमार्ग बेवर से इटावा होते हुए ग्वालियर तक स्वीकृत किया था। उसके बाद से उत्तर प्रदेश सरकार ने उस सड़क पर काम करना बंद कर दिया है। जब मैं उस सड़क से अपने घर आता-जाता हूं तो उस पर चलना बहुत मुश्किल है। मुझे तीसरे दिन गाड़ी को अलाइनमैंट के लिए भेजना पड़ता है। मैंने इसके बारे में तत्कालीन पी॰डब्ल्यू॰डी॰ मंत्री श्री ओम प्रकाश सिंह जी से भी कहा था। उन्होंने श्यामा प्रसाद मुखर्जी मार्ग योजना के अंतर्गत इटावा म्युनीसिपल लिमिट्स के लिए 74 लाख रुपया दिया भी था। वह पैसा थोड़ा सा लगा। नाले खुद गये, लोगों के मकान गिरते जा रहे हैं—माननीय प्रधान मंत्री जी भी सुन रहे हैं—लेकिन जैसे ही नेशनल हाईवे हुआ, सारा काम बंद हो गया। वहां पूरी तरह से अव्यवस्था है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या उस राजमार्ग के लिए आप धन का प्रावधान कर रहे हैं जिससे लोगों के लिए उस पर चलना आसान हो जाए और जो राज्य सरकार की ओर से उपेक्षित पड़ी हुई सड़के हैं, क्योंकि अब वह राष्ट्रीय राजमार्ग हो गया है, इसलिए उस पर भी काम प्रारम्भ होना चाहिए। केवल साइनबोर्ड लगा देने से ही काम नहीं चलने वाला है। आप कृपया उस पर ध्यान दें। आप तो उस राज्य से भी हैं, अब तो आप पूरे देश के मंत्री हैं अब उत्तरांचल से हो गये हैं लेकिन वह आपकी ही स्टेट है इसलिए कृपया उस पर भी ध्यान दें।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) बी॰ सी॰ खंडूरी: महोदय, यद्यपि यह प्रश्न इससे सीधा-सीधा संबंध तो नहीं रखता है लेकिन फिर भी मैं उसका जवाब दे रहा हूं। आपने सही कहा कि जब कोई नेशनल हाईवे डिक्लेयर हो जाता है, उसकी घोषणा हो जाती है तो कुछ समय लग जाता है। मैं माननीय सदस्य को और आप सबको उसकी प्रक्रिया समझाना चाहूंगा। जब हम कोई राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करते हैं तो जो पहले से घोषित हैं और जो अब घोषित होते हैं, सबका रख-रखाव स्टेट पी॰ डब्ल्यू॰ डी॰ के द्वारा होता है। हमारे पास केन्द्र में अपनी कोई व्यवस्था नहीं है और जो अरेंजमेंट है, वह यह है कि प्रदेश सरकारों को हम आग्रह करते हैं, उनको जिम्मेवार बनाया हुआ है कि वह हमारा काम करें। जितने धन की जरूरत होती है, उसका एस्टीमेट वह बनाते हैं और वह एस्टीमेंट हमारे पास भेजते हैं, हम उसको चैक करते हैं, उतना धन हम उनको देते हैं और साथ में हमारा काम करने के लिए 9 प्रतिशत धन हम स्टेट गवर्नमेंट को उसके अलावा फालतू देते हैं। प्रक्रिया यह है कि स्टेट गवर्नमेंट जहां पर चाहती है—जैसा मैंने कहा कि हमारे पास यह व्यवस्था नहीं है कि हम देखें कि कहां-कहां किन-किन सड़कों को रिपेयर करने

की जरूरत है। प्राथमिकता भी हमको स्टेट गवर्नमेंट से मिलती है कि उस प्रदेश में कितने नेशनल हाईवेज़ में क्या रिपेयर करना है, उनके संबंध में हमारे पास इनफॉर्मेशन आती है। सामान्य तौर पर—अगर हमारे पास कोई विशेष जानकारी रहे तो हम उनको कहते हैं—सामान्य तौर पर उन्होंने जो हमें प्राथमिकता दी होती है, उसके आधार पर हम काम करते हैं। यह प्रश्न का पहला हिस्सा था। दूसरा, नेशनल हाईवे के रख-रखाव के लिए धन की हमेशा कमी रहती है और धन की कमी के कारण जितने नेशनल हाईवेज़ को सुधारने की आवयकता होती है, उनको सुधारने की संभावना नहीं होती है। इसलिए प्राथमिकता के आधार पर धन दिया जाता है। हमने अभी यह काम भी शुरू किया है कि जितना धन उपलब्ध है—हमने एक नयी स्कीम पिछले दो साल से चलाई है, आई० आर० क्यू० इम्प्रूवमेंट ऑफ राइडिंग क्वालिटी—बजाय इसको ज्यादा चौड़ा करने के तथा दूसरे काम करने के पहले उसका जो राइडिंग सरफेस है—जैसा आपने कहा खड्डे पड़े हुए हैं, उनको ठीक करना है—उस पर हमारी प्राथमिकता होती है और बड़ी मात्रा में हमने इस पर काम किया है। जहां तक इस विशेष नेशनल हाईवे का सवाल है, माननीय सदस्य मुझे पूरी जानकारी देंगे तो मैं उसके ऊपर इस प्रक्रिया के आधार पर जो सूचना मिली है, उसके तहत काम करने की कोशिश करूंगा।

SHRI EKANATH K. THAKUR: Sir, my supplementary is related to the same issue of allocation of funds to the States. During the tenure of all Governments, after Independence, it has been our experience that the funds allotted for specific schemes are continuously being diverted. We define the priorities. The hon. Minister has spoken about the priorities. The hon. Minister has spoken about the mechanism that he has introduced. But even after the introduction of this mechanism, the fact remains that the priorities continue to be neglected and the funds are being diverted. Can the hon. Minister think in terms of a joint mechanism for this purpose?

MAJ. GEN. (RETD.) B. C. KHANDURI: Sir, as I stated earlier, from the Centre, particularly, about the roads, my continuous effort has been to request the State Governments and work out a system whereby we can mutually agree to a method that the money goes directly and the work is carried out promptly, without any diversions. As I explained earlier, there are a number of States which, till today,

have not agreed to the direct payment. We are in constant dialogue with them; and we explained to them how the money was getting under-utilised every year. Therefore, we hope, sooner or later, every State will agree to it. There is one aspect regarding the allocation of funds that they are going directly to the works for which they are given and they are not being diverted. That aspect we can only take care of. I don't think that there can be any other method.

As regards quality and priority, as I explained, we are trying to monitor. We are trying to evolve a system. As far as the National Highways are concerned, we get all the inputs and the information about all the roads. We are in the process of collecting the data. After a little while, we will be able to ensure, based on the actual conditions on the ground, that the priorities are also checked at my office. Till such time, we have to depend on the State Governments.

श्री लालू प्रसाद: सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या आपके विभाग की यह नीति है कि जिन राज्यों में जो सड़कों की लंबाई है, उस रेशियो में उन राज्यों को फंड ऐलॉट किया जाता है? साथ ही साथ मैं यह भी जानना चाहता हूं कि जो फ्लड अफेक्टेड राज्य हैं और सीमावर्ती इलाके नेपाल से जुड़ा हुआ राज्य बिहार है जहां हर साल पांच फुट पानी सड़कों से क्रॉस कर जाता है, जो सड़कों का निर्माण कराया जाता है वह दूसरे साल समाप्त हो जाता है तो ऐसे राज्यों के लिए जो फ्लड अफेक्टेड राज्य हैं जैसे बिहार है, वहां पी०सी०सी० कराने की, उसे स्ट्रेंथन करने की क्या आपने कोई नीति बनाई है? आप अरबों रुपया सीमा के इलाके पर पुलिस तैनात करके खर्च कर रहे हैं, क्या आपने अपने विभाग में इस तरह की कोई समीक्षा कराई है? आप उन्हीं राज्यों में खर्चा कर रहे हैं जो पहले से ही बेटर हैं। हम यह जानना चाहते हैं कि बिहार जैसे राज्य जहां की सड़कों का हिसाब-किताब प्रधान मंत्री तक लेते हैं, आपने बिहार को क्या ऐलॉटमेंट किया है और बिहार का जो फ्लड अफेक्टेड एरिया है, उसके लिए क्या आपने कोई नीति बनाई है?

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) बी०सी० खन्डूरी: माननीय लालू प्रसाद जी को धन्यवाद। पहले तो मैं उनको अपनी बधाई देना चाहूंगा कि आज यहां पर पहली बार मुझे उनके दर्शन हुए हैं। माननीय लालू प्रसाद जी ने दो बातें जाननी चाही हैं। पहली तो यह कि क्या हम फंड ऐलॉटमेंट लंबाई के आधार पर करते हैं? मैं दोबारा स्पष्टीकरण देना चाहूंगा, मैं अभी नेशनल हाईवे के बारे में बात कर रहा हूं और उस संदर्भ में अगर आप पूछ रहे हैं कि क्या लंबाई के आधार पर फंड देते हैं तो मेरा जवाब है कि हां, लंबाई के आधार पर नेशनल हाईवे के लिए

58112 किलोमीटर में से जितनी लंबाई जिस प्रदेश में है, उसके आधार पर पैसों का बंटवारा होता है। दूसरी बात आपने पूछी है कि फ्लड अफेक्टेड एरिया के लिए हम क्या कर रहे हैं? यह सचमुच हमारे देश के लिए चिंता का विषय है क्योंकि बाढ़ से काफी नुकसान होता है और उसकी दो वजहें हैं। एक तो बाढ़ का काफी प्रकोप अनेक स्थानों पर हर साल हमारे ऊपर आता है और दूसरा यह भी है कि पुरानी जो सड़कें बनी हुई हैं, उनके लिए फ्लड से बचाव की क्या व्यवस्था है, क्या उनकी ड्रेनेज की व्यवस्था है या उसका लेवल फ्लड लेवल से ऊपर हो, इस प्रकार से कई स्थानों पर नहीं बनी हैं, इसलिए वहां पर नुकसान ज्यादा होता है। इसलिए जो प्रक्रिया हमारे मंत्रालय में बनी है कि बाढ़ आने पर या बरसात होने के तुरंत बाद हर प्रदेश से हम निवेदन करते हैं कि वे फ्लड डेमेज का असेसमेंट हमको भेजें और उसके अनुसार जो प्राथमिकता उन्होंने भेजी है, उसी के आधार पर हम पैसा देते हैं। सब का सब पैसा देना संभव नहीं है, पूरे देश के लिए बहुत अधिक पैसे की ज़रूरत पड़ती है। इसलिए प्रदेश की प्राथमिकता के आधार पर और जांच-पड़ताल के बाद ही फ्लड रिलीफ के लिए पैसा दिया जाता है।

श्री वत्ता मेघे: सभापति महोदय, मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जब आप भी निधि के हिसाब से रोड्ज़ का काम नहीं कर पाते हैं तो मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि आप ज़रा महाराष्ट्र में आइए और पूना-मुम्बई रोड देखिए और सारे हाईवेज़ देखिए। पैसे देकर बहुत अच्छी रोड्ज़ बनाने का काम महाराष्ट्र में हुआ है। क्या ऐसी कोई नीति केन्द्र सरकार ने बनाई है? आपकी रोड्ज़ तो पचास साल तक भी अच्छी नहीं हो सकेंगी और लोगों को सुविधा भी नहीं होगी। आप ऐसा कोई महामंडल बनाकर या ऐसी कोई नई योजना बनाएं जहां लोग पैसे दें और रोड पर चलें। इससे उनका पेट्रोल बचेगा, गाड़ी की मरम्मत भी कम करानी पड़ेगी और लोगों को सुविधा भी होगी। ऐसा कोई नियोजन आप करना चाहते हैं? आप महाराष्ट्र की रोड्ज़ देखिए, वे बहुत अच्छी बनी हुई हैं।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) बी॰सी॰ खन्डूरी: माननीय सभापति जी, ये सब प्रश्न आज के पूछे गए प्रश्न के दायरे से बाहर हैं, लेकिन मैं सबका जवाब दे रहा हूं। आपने कहा है कि देश के अंदर टोल बेस्ड या बी॰ओ॰टी॰ बेस्ड स्कीम चल रही है या नहीं चल रही है? अभी जो बड़ी योजना है, जिसकी घोषणा माननीय प्रधानमंत्री जी ने 1998-99 में की थी, जिसके अंदर 13,146 किलोमीटर सड़कों को हम बड़ा बना रहे हैं, जिस पर करीब 54,000 करोड़ रुपये का खर्च आना है, इसमें इस प्रकार की सड़कों के लिए विशेष प्रकार की व्यवस्था की गई है। इसमें करीब 40000 करोड़ रुपये का खर्च इस प्रकार से होता है।

दूसरी बात यह है कि जो सड़कें बन रही हैं, जहां भी चार लेन की सड़कें बनती हैं उन पर टोल लगाकर सड़कों का सुधार करने की व्यवस्था है। आज भी हमारे पास टोल और एन्युटी, दो

प्रकार की सड़कें है। जो आप सुझा रहे हैं, उन पर करीब दो हजार करोड़ रुपये तक की व्यवस्था इस प्रकार की सड़कें बनाने के लिए की गई है। आपने जो सुझाव दिए हैं हम भी उसे चाहते हैं लेकिन तुरंत बड़ी स्कीमों के अंतर्गत सब सड़कें इस प्रकार से बनें उसके लिए अभी हमारी इंडस्ट्री तैयार नहीं है। हम धीरे-धीरे उस ओर जा रहे हैं और अंततोगत्वा मैं समझता हूं कि जो आप सुझा रहे हैं, सड़कें बनाने का तरीका वही होना चाहिए।

प्रो॰ आर॰बी॰एस॰ वर्मा: माननीय मंत्री जी, प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना की चर्चा मीडिया और जनता में बहुत है। परंतु जहां तक मैं समझता हूं उत्तर प्रदेश में अभी किसी भी जिले में प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना के अंतर्गत किसी सड़क का निर्माण नहीं हुआ है। मैं यह जानना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश में जिला वाइज, डिस्ट्रिट वाइज कितना धन इस मद के लिए आवंटित किया गया है और कब किया गया है?

दूसरा पार्ट प्रश्न का यह है कि जो शेरशाह सूरी मार्ग है, जो पहले स्टेट हाइ वे था, जिसे अब आपने राष्ट्रीय राजमार्ग में ले लिया है, इस राजमार्ग पर कई जगह पर इतनी खराब स्थिति है, प्रायोरिटी बिल्डौर में ...(व्यवधान)...

श्री रमा शंकर कौशिक: एन॰ एच॰ था।

प्रो॰ आर॰बी॰एस॰ वर्मा: नहीं मान्यवर, यह पहले स्टेट हाइ वे था, शायद आपकी जानकारी में नहीं है, यह हमारी कस्बे से पास होता है। मैं यह पूछना चाहता हूं कि यह जो शेरशाह सूरी मार्ग है, जिसे जी॰ टी॰ रोड भी कहते हैं, बहुत ही महत्वपूर्ण मार्ग है। इसकी बहुत से कस्बों में बहुत ही खराब हालत है तो क्या इसे ठीक कराने की कोई योजना है?

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) बी॰सी॰ खन्डूरी: सभापति जी, माननीय सदस्य के प्रश्न के दो भाग हैं। पहला प्रधान मंत्री ग्रामीण योजना से संबंधित है। इसके लिए मैं अपने सहयोगी श्री वैंकैया नायडु से आग्रह कर रहा हूं कि वे संबंधित सूचना माननीय सदस्य को भिजवा दें क्योंकि यह उनके मंत्रालय से संबंधित है।

जहां तक नेशनल हाई वे शेरशाह सूरी मार्ग का संबंध है, जिसे जी॰टी॰ रोड भी कहते हैं, के विषय में आपने पूछा है। दिल्ली से कलकत्ता तक जो पूरी सड़क है जो प्रधान मंत्री की बड़ी योजना एन॰एच॰डी॰पी॰ के अंदर आती है। इस पूरी सड़क को दिल्ली से कलकत्ता तक चार लेन या उससे अधिक का बनाया जा रहा है। जैसा मैंने कहा है और मुझे आशा भी है कि यह काम दिसम्बर, 2003 तक पूरा हो जाएगा तथा यह मॉडर्न तरीके की सड़क आपको उपलब्ध हो जाएगी।